



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 121]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 25, 2003/श्रावण 3, 1925

No. 121]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 25, 2003/SRAVANA 3, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

सुंवाई, 21 जुलाई, 2003

सं. टीएएमपी/21/2003-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा अपने वर्तमान दरमान की कुछ सशर्तताओं में संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/21/2003-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जुलाई 2003 के 8वें दिन पारित)

यह प्रकरण कांडला पत्तन न्यास के वर्तमान दरमान की कुछ सशर्तताओं में संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. केपीटी ने निम्नलिखित सशर्तताओं में संशोधनों हेतु प्रस्ताव किया है :—

(i) रोके हुए कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि

(क) पोत का स्वामी या उसका एजेंट पत्तन क्षेत्रों में कार्गो केवल निर्यात के लिए लाता है। यदि किसी अनपेक्षित कारण से कार्गो का निर्यात नहीं हो पाता है और पत्तन से वापिस ले लिया जाता है तो केपीटी के पूर्व-संशोधित दरमान में विभिन्न कारणों के लिए विभिन्न व्यवहार दिया गया था और इस प्रकार इस कार्गो के व्यवहार में विभिन्न निहितार्थ थे।

(ख) संशोधित दरमान में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रावधान के अनुसार 15 दिन की अवधि केवल उसी अवस्था में स्वीकृत की जाएगी जब कार्गो रुका हुआ हो और निर्यात न किया गया हो। जब निर्यात के लिए लाया गया कार्गो किसी कारण से वापिस ले लिया जाता है, तब प्राधिकरण ने किसी अन्य कारण पर विचार नहीं किया। इस प्रकार, शेष अन्य सभी कार्गो के मामले में, जो रोका हुआ

कार्गो नहीं है, 15 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान नहीं की जाती और तदनुसार कोई शुल्क वसूल नहीं किया जाना है। उपरोक्त खंड ने निम्नलिखित प्रचालनीय कठिनाइयाँ पैदा की हैं :—

- रोका हुआ के अतिरिक्त कार्गो हटाने के लिए कोई अन्य कारण घटता है तो वर्तमान प्रावधान अनुपालन में पूरी तरह असफल रहता है।
- यदि कार्गो को भाड़े के निबंधनों पर स्वीकृत किया जाता है तब भी यह खंड कोई भी दर वसूलने की कोई गुंजाइश नहीं प्रदान करता, यद्यपि कार्गो को रोके हुए के निबंधनों पर हटाया गया है।

(ग) पत्तन उपयोगकर्ताओं ने प्रक्रियाओं को सरल बनाने के लिए अनेक बार अनुरोध किया है, और इस प्रकार, आवश्यक विचार विमर्श के बाद प्रस्ताव किया है कि इस खंड को ऐसे संशोधित किया जाए कि इसे रोके हुए चाले कारण तक ही सीमित न रखते हुए उसमें वे सभी कारण आ जाएं जो कार्गो को पत्तन क्षेत्र से बाहर ले जाने के लिए लगाये जा सकें और ऐसे कार्गो का भाड़े का निबंधनों पर भंडारण करने की अनुमति भी प्रदान की जाए। प्रस्तावित संशोधित खंड नीचे दिया गया है :

“पत्तन में निर्यात के लिए लाया गया कार्गो यदि किसी कारण से सीमा शुल्क विभाग की लिखित पूर्वानुमति से हटाया जाता है तो बंदरभाड़ा प्रभार जो ऐसे कार्गो पर लगाया जा सके, के समतुल्य शुल्क का भुगतान देय है, फिर चाहे कार्गो का भंडारण पारगमन निबंधनों पर किया गया है या भाड़ा निबंधनों पर।

पारगमन निबंधनों पर भंडार किए गये और पत्तन क्षेत्र से किसी भी कारण से हटाए गए निर्यात कार्गो पर पन्द्रह दिन की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की जायेगी।”

(घ) तदनुसार, दरमान के अध्याय III, के 2.1 (निःशुल्क अवधि) के अन्तर्गत क्रम सं. 4 पर “रोके गए कार्गो के स्थान पर किसी भी कारण से लिया गया निर्यात कार्गो” भी प्रस्तावित किया जाता है।

(ii) पोत दर्शन मांग पत्र भरने के लिए समय-सीमा

(क) दरमान के अध्याय संख्या-II नोट 13, “जिस समय पोत पर पाइलट का चढ़ना अपेक्षित हो, उससे कम से कम 12 घंटे पहले नोटिस दिया जाएगा। यदि पाइलटों की सेवाओं के लिए 12 घंटों से भी कम समय में मांग पत्र दिया जाएगा, तब एजेंटों को निरस्तन प्रभारों के समतुल्य पाइलट मांग पत्र विलम्ब से प्रस्तुति प्रभार का भुगतान करना होगा।” ज्वारीया पत्तन होते हुए अनेक बार ऐसा हो सकता है कि एक पोत 6 घंटों के भीतर बाहर जाने के लिए तैयार हो पाता है और ऐसे मामलों में अल्पावधि नोटिस देना अनिवार्य हो जाता है। वर्तमान परिस्थिति में, 12 घण्टे से कम की अल्पावधि के नोटिस को अनुमति देना संभव नहीं है।

(ख) जो पोत पत्तन में कम समय रुकते हैं, उनके द्वारा सामना की जाने वाली इस प्रचालनीय समस्या का निराकरण करने के लिए, बाहर जाने के लिए 6 घण्टे से कम अल्पावधि के नोटिस की अनुमति प्रदान करने का प्रस्ताव है। पत्तन के उपयोगकर्ताओं से विचार-विमर्श के बाद वर्तमान खंड को निम्नानुसार संशोधित करने का प्रस्ताव है :—

“जब पाइलट की सेवाएं भीतर की ओर मार्गदर्शन के लिए या यांत्रिक रूप से धकेले जाने वाले पोत के स्थानान्तरण के लिए मांगी जाती है तब जिस समय पाइलट का पोत पर चढ़ना अपेक्षित है, उससे कम से कम 12 घण्टे का नोटिस और बाहर की ओर मार्गदर्शन के लिए न्यूनतम 6 घण्टे का नोटिस दिया जाएगा। यदि पाइलट की सेवाएं भीतर की ओर मार्गदर्शन के लिए या यांत्रिक रूप से धकेले जाने वाले पोत के स्थानान्तरण हेतु 12 घण्टे से भी कम समय के भीतर मांगी जाती है और बाहर की ओर मार्गदर्शन के लिए 6 घंटे से भी कम समय में मांगी जाती है तो एजेंटों को निरस्तन प्रभारों के समतुल्य पाइलट मांग पत्र विलम्ब से प्रस्तुति प्रभार का भुगतान करना होगा।”

(iii) धारा लदाई के मामले में विलम्ब शुल्क-प्रभार का विनियमन

(क) वर्तमान दरमान के अध्याय-III के 2.1 के अन्तर्गत नोट सं. 3 निम्नलिखित सुनिश्चित करता है :

“निर्यातों की निःशुल्क अवधि उस तिथि से आरम्भ होगी जिस तिथि को कार्गो पारगमन/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। जिस तिथि को पोत लंगर डालेगा उसके अगले दिन से विलम्ब-शुल्क रुक जाएगा। धारा-लदान के मामले में विलम्ब-शुल्क उस दिन से रुक जाएगा जिस दिन लादी गई मात्रा तक लदाई हो जाएगी।”

उपरोक्त खंड ने विभिन्न व्याख्याओं के लिए गुंजाइश बना दी जिससे द्वि-अर्थता विकसित हो गई है। पत्तन उपयोगकर्ताओं ने धारा लदान के संबंध में विलम्ब शुल्क के विषय में मुद्दा उठाया है। बहुत से विचार विमर्श के बाद यह पाया गया है कि धारा के माध्यम से लादा गया कार्गो को भी बंदरगाह के माध्यम से लादे गये कार्गो के बराबर ही समझा जाए क्योंकि धारा के माध्यम से लदान मुख्य तौर पर लंगर के उपलब्ध न होने के कारण हो रहा है। धारा के माध्यम से लादे गए कार्गो की सीमा तक, विलम्ब शुल्क की गणना के लिए धारा को लंगर के समान समझने के कारण विलम्ब शुल्क होना ही नहीं चाहिए।

(ख) इसलिए खंड में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित है :—

“निर्यात के लिए निःशुल्क अवधि उस तिथि से आरम्भ होगी जिस तिथि को कार्गो पारगमन/पत्तन क्षेत्र में लाया जाएगा। विलम्ब शुल्क उसके अगले दिन से रुक जाएगा जिस दिन पोत बंदरगाह में लंगर डालेगा। धारा लदान के मामले में, विलम्ब-शुल्क उस तिथि से रुक जाएगा जिस तिथि को पहली नौका लादी जाएगी। कुल कार्गो, वास्तव में, नौकाओं के द्वारा लादा जाने पर विलम्ब-शुल्क नहीं रहेगा।”

- 2.2. प्रस्ताव को केपीटी के न्यासी मंडल द्वारा संकल्प सं. 92, दिनांक 4 फरवरी, 2003 के द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया।
- 2.3. इस पृष्ठभूमि में केपीटी ने प्राधिकरण से सशर्तताओं में प्रस्तावित संशोधनों को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया।
3. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार केपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया।
4. इस प्रकरण में केपीटी परिसर में दि. 10 जून, 2003 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में केपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।
5. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेख पर उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिये गए तर्कों के उद्धरण प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होंगे।
6. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित हुई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :
 - (i) केपीटी का यह प्रस्ताव कोई नई दर या सशर्तता, जिसका उपयोगकर्ताओं पर अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ हो, लागू करने के लिए नहीं है। यह प्रस्ताव मुख्य रूप से उपयोगकर्ताओं द्वारा भोगी जा रही प्रचालनीय कठिनाइयों को दूर करने और दरों को शासित करने वाली वर्तमान सशर्तताओं को उदार बनाने के लिए है। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि केपीटी के प्रस्ताव को सामान्य रूप से सभी उपयोगकर्ताओं का समर्थन प्राप्त है।
 - (ii) निःशुल्क अवधि प्रदान करने के संबंधित वर्तमान सशर्तता विशिष्ट रूप से रोके गए कार्गो का उल्लेख करती है। जैसा कि केपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है और फैडरेशन ऑफ पोर्ट यूजर्स एंड कस्टम हाऊस एजेन्ट्स एसोसिएशन (एफपीयूसीएचए) और कांडला कस्टम हाऊस एजेन्ट्स एसोसिएशन (केसीएचए) द्वारा भी चर्चा की गई है, विभिन्न दूसरे कारण भी हो सकते हैं जिनकी वजह से, पत्तन क्षेत्र में लाया गया कार्गो बिना लदान के वहां से हटाना पड़े। केपीटी ने यह भी उल्लेख किया कि इसके पूर्व संशोधित दरमान में, इस प्रकार के वापिस शहर की ओर जाने वाले कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रदान करने की व्यवस्था उपलब्ध थी। जहां तक वापिस शहर की ओर जाने वाले सभी कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करने हेतु प्रस्तावित उदार सशर्तता को अनुमोदन प्रदान करने में कोई दुविधा नहीं है। फिर भी, पत्तन क्षेत्र में कार्गो को, लदान संबंधी सभी आवश्यक औपचारिकताएं पूरी किये बिना भी, आने देने की प्रचालनीय व्यवस्था पर दो आधारों पर चिंता व्यक्त की गई है। प्रथमतः, बहुमूल्य प्रचालनीय क्षेत्र अस्त-व्यस्त है। द्वितीयतः, निर्यात संबंधी दस्तावेजों के निरस्तिकरण के समय, सीमा शुल्क और निर्यात संबंधी अन्य एजेन्सियों के सामने गलत घोषणाओं से बचने के लिए अतिरिक्त सावधानी बरतने की आवश्यकता है। पहले बिन्दु के संदर्भ में, केपीटी ने यह समझना का प्रयास किया है कि इस प्रकार के कार्गो के भंडारण को अनुमति देने के लिए, उसके पास प्रचालनीय क्षेत्र में पर्याप्त स्थान है और ऐतिहासिक कारणों से, निर्यात की सुविधा के लिए इस प्रकार की सुविधा दी जाती है। दूसरा बिन्दु, वास्तव में, सीमा शुल्क से संबंधित है। प्रस्तावित सशर्तता विनिर्दिष्ट करती है कि निर्यात कार्गो पत्तन परिसर से सीमा शुल्क विभाग की लिखित पूर्वानुमति से ही हटाया जा सकता है। ऐसा होते हुए, यह प्राधिकरण प्रस्तावित सशर्तता को केपीटी के लिए इस परामर्श के साथ अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है कि निर्यात कार्गो को अपने परिसर से वापिस ले जाने देने के लिए सीमा शुल्क विभाग की लिखित पूर्वानुमति मांगते हुए और उसकी जांच पड़ताल करते हुए केपीटी को अतिरिक्त सतर्क रहना होगा। वर्तमान सशर्तता निर्धारित करती है कि वास्तव में निर्यात किए गए सामान पर बंदरभाड़ा प्रभार लगाया जा सकेगा। यह वाक्य केपीटी की प्रस्तावित सशर्तता में सम्मिलित नहीं है। जैसा कि वापिस लिया गया निर्यात कार्गो केपीटी के बंदरगाहों में नहीं पहुंचता, उनके द्वारा बंदरभाड़ा के भुगतान का प्रश्न पैदा ही नहीं होता। बंदरभाड़े का भुगतान करते हुए इस प्रकार के कार्गो को वापिस लेने की आवश्यकता के विषय में किसी गलतफहमी से बचने के लिए केवल निर्यात किए गए सामान पर बंदरभाड़ा प्रभार लगाना विनिर्दिष्ट करने वाला वर्तमान प्रावधान बरकरार रखना चाहिए।
 - (iii) पोत के बाहर की ओर जाने के मामले में, मार्गदर्शी सेवा मांगने के लिए नोटिस अवधि 12 घण्टे से 6 घण्टा तक घटाने के लिए केपीटी द्वारा दिया गया औचित्य न्यायोचित पाया गया है और अनुमोदित किया जाता है। एफपीयूसीएचए की यह आपत्ति कि पोत की हलचल बंदरगाह देने संबंधी बैठकों में 24 घण्टे पहले सुनिश्चित की जाती है, संबद्ध नहीं जान पड़ती। जैसाकि केपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है, निरस्तन प्रभार दंडरूप में है और अनुशासन लागू करने के लिए है। यदि बंदरगाह-व्यवस्था 24 घण्टा पहले सुनिश्चित की जाती है तो पोतों से भी यह अपेक्षा की जाती है कि अपने शैडयूल में बाद में परिवर्तन कर वे लंगरगाह प्रदान करने की आयोजना को अव्यवस्थित न करें। जबकि यह स्वीकार लिया गया है कि पूर्व-निर्धारित शैडयूल को बदलने के विभिन्न वास्तविक कारण भी हो सकते हैं, यह भी स्वीकार किया जाना है कि इस प्रकार के परिवर्तन पत्तन की पोत-हलचल योजना को अस्त-व्यस्त कर देते हैं। प्रस्तावित प्रावधान प्रचालित करने में प्राप्त अनुभव के आधार पर केपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह दरमान के अगले सामान्य संशोधन के समय नोटिस की अवधि को और

घटाने पर विचार करे।

- (iv) नौकाओं के माध्यम से लादे गए कार्गो पर विलम्ब शुल्क के संबंध में सशर्तता में प्रस्तावित संशोधन मुख्य रूप से लंगरगाहों के माध्यम से लादे गए कार्गो को परवर्ती धारा मध्य प्रचालन के लिए नौकाओं के माध्यम से लादे गए कार्गो के समान व्यवहार करने के बारे में है। केपीटी ने यह समझाने का प्रयास किया है कि धारा मध्य प्रचालन मुख्य रूप से तब होता है जब समुचित लंगरगाह उपलब्ध नहीं होता है। इस दृष्टिकोण से विचार करने पर केपीटी का प्रस्ताव न्यायोचित पाया गया है और अनुमोदित किया जाता है। किसी भी गलतफहमी और विभिन्न व्याख्याओं से बचने के लिए केपीटी और उपयोगकर्ताओं द्वारा संयुक्त सुनवाई में दी गई सहमति के अनुसार प्रावधान में इसका विशिष्ट रूप से उल्लेख किया जाना है कि पोत पर नौकाओं द्वारा लादे गए कार्गो का उसी यात्रा में उसी पोत से संबंध रहेगा।
- (v) एफपीयूसीएचए ने बड़ी मात्रा में तरल कार्गो और बंकरों पर बंदरभाड़े के संबंध में कुछ मुद्दे उठाए हैं। जैसाकि यह प्रक्रिया केपीटी के प्रस्ताव तक ही सीमित है, एफपीयूसीएचए द्वारा उठाए गए मुद्दे यहां प्रासंगिक नहीं हैं। फिर भी, एफपीयूसीएचए, केपीटी के सम्मुख इन मुद्दों को, यदि आवश्यक हो तो, उपयुक्त संशोधन सुझाते हुए रख सकता है।

7.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों के लिए तथा समग्र विचार विमर्श के बाद यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है :—

- (i) कार्गो संबंधी प्रभारों के अध्याय III के अन्तर्गत निर्धारित बंदरभाड़ा प्रभारों की अनुसूची के वर्तमान नोट (7) को निम्नलिखित प्रावधान से बदला गया है :—

“बंदरभाड़ा प्रभार, वास्तव में, निर्यात किए गए सामान पर ही प्रभार्य होगा। पत्तन क्षेत्र में, निर्यात के लिए लाया गया कार्गो, यदि किसी कारण से, सीमा शुल्क विभाग से लिखित पूर्वानुमति के साथ, हटाया जाता है तो ऐसे कार्गो पर लगने योग्य बंदरभाड़ा प्रभार के समतुल्य शुल्क देय होगा, फिर चाहे कार्गो पारगमन निबंधनों पर भंडार किया गया है या भाड़ा निबंधनों पर।

पारगमन निबंधनों पर भंडारित और किसी कारण से पत्तन क्षेत्र से हटाए गए निर्यात कार्गो को पन्द्रह दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान की जाएगी।”

- (ii) अध्याय III में विलम्ब शुल्क प्रभार की अनुसूची के अन्तर्गत निःशुल्क अवधि से संबंधित खंड सं. 2.1 के क्रम सं. 4 पर निर्धारित शब्दों, “रोके गए कार्गो” को हटाया जाता है और उनके स्थान पर “किसी कारण से वापिस लिए गए निर्यात कार्गो” शब्द रखे जाते हैं।
- (iii) विलम्ब शुल्क प्रभार की अनुसूची के अन्तर्गत निःशुल्क अवधि से संबंधित खंड सं. 2.1 के नोट सं. 5 में निर्धारित शब्दों “रोके गए कार्गो” को हटाया जाता है और उनके स्थान पर “किसी कारण से वापिस लिए गए निर्यात कार्गो” शब्द रखे जाते हैं।
- (iv) पोत संबंधी प्रभारों से संबंधित अध्याय II के अन्तर्गत मार्गदर्शी शुल्क के शैड्यूल के वर्तमान नोट 13 को निम्नलिखित नोट से प्रतिस्थापित किया जाता है :

“जब पाइलट की सेवाएं भीतर की ओर मार्गदर्शन के लिए या यांत्रिक रूप से धकेले जाने वाले पोत के स्थानान्तरण के लिए मांगी जाती हैं तो जिस समय पाइलट से पोत पर सवार होने की अपेक्षा की जाती है उससे न्यूनतम 12 घण्टे पहले नोटिस और बाहर की ओर मार्गदर्शन के लिए न्यूनतम 6 घण्टा पहले नोटिस देना होगा। यदि पाइलट की सेवाओं के लिए भीतर की ओर मार्गदर्शन के लिए या यांत्रिक रूप से धकेले जाने वाले पोत के स्थानान्तरण के लिए 12 घंटे से भी कम समय में और बाहर की ओर मार्गदर्शन के लिए 6 घण्टे से भी कम समय में नोटिस दिया जाएगा तो एजेन्टों द्वारा निरस्त प्रभारों के समतुल्य मार्गदर्शी सेवा मांग पत्र विलम्ब प्रस्तुति प्रभार का भुगतान किया जाएगा।”

- (v) अध्याय III में विलम्ब शुल्क प्रभार के शैड्यूल के अन्तर्गत निःशुल्क अवधि से संबंधित धारा 2.1 के नोटों में से वर्तमान नोट सं. 3 को निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाएगा :—

“निर्यात के लिए निःशुल्क अवधि उस तिथि को आरम्भ होगी जिस तिथि को, कार्गो पारगमन/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। पोत के लंगरगाह में आने की तिथि के अगले दिन से विलम्ब शुल्क लगना रुक जायेगा। धारा-मध्य लदान के मामले में, पहली नौका के लदान वाले दिन से विलम्ब शुल्क लगना रुक जाएगा। उसी यात्रा में पोत पर वास्तव में नौकाओं के माध्यम से लादे गए कुल कार्गो पर विलम्ब शुल्क रुक जाएगा।”

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 21st July, 2003

No. TAMP/21/2003-KPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 49 of the Major Port Turst Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Kandla Port Trust for amendment of certain conditionalities in its existing Scale of Rates as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/21/2003-KPT

The Kandla Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 8th day of July 2003)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for amendment of certain conditionalities in its existing Scale of Rates (SOR).

2.1. The KPT has proposed amendments to the following conditionalities:

(i). Free period of 15 days to shut out cargoes

(a). The Shipper or his Agent brings cargo inside the Port area for export only. If due to some unforeseen reasons the cargo is not exported and taken back from the Port, the pre-revised SOR of the KPT provided different treatment for different reasons and thus had different implications in treatment of this cargo.

(b). As per the provision approved by the Authority in the revised Scale of Rates, 15 days free period will be allowed only in a situation when the cargo is shut out and not exported. The Authority did not consider any other reason when the cargo brought for export is taken back on any account. Thus in case of all the other cargo, which is not shut out cargo, 15 days free period is not granted and accordingly no fee is to be collected. The above clause has created the following operational difficulties:

- If any reason other than shut out is occurred for removing the cargo then the existing provision totally fails in compliance.
- If cargo is allowed on rental terms then also, the clause does not provide any scope for charging any rate though the cargo is removed on shut out.

(c). The Port Users have requested a number of times to simplify the procedure; and hence, after due deliberations, it is proposed to revise the clause by way of covering all the reasons which are attributable for taking the cargo out of the 'Port Area' without restricting only to the reason of shut out; and also, provide scope for allowing such cargo to store on the rental terms. The proposed amended clause is given below:

"Cargo brought into the Port for Export, if removed for any reason, with the prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to Wharfage charges applicable for such cargo is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms."

Fifteen days free period will be allowed to the export cargoes stored on transit terms and removed from the Port area for any reasons."

(d). Accordingly, in place of "Shut Out Cargo" at serial number 4 under 2.1 (Free Period) of Chapter III of the SOR, "Export Cargo taken back for any reason" is also proposed.

(ii). Time frame for filing of pilotage requisition

(a). As per the SOR, Chapter Number-II, Note13, "a Notice of not less than 12 hours before the time a pilot is required to board the vessel shall be given. If the services of the pilots are requisitioned within less than 12 hours, then the Agents have to pay late submission charges of pilot requisition equivalent to cancellation charges". Being a tidal port, it may many times happen that a vessel is ready to move within 6 hour period and in such cases it is imperative

to have short notice period. In the present situation, it is not possible to allow notice period of less than 12 hours.

- (b). To obviate this operational problem faced by the vessel having shorter stay at the Port, it is proposed to allow a notice of not less than 6 hours for outward Pilot requisition. After discussions with the Port Users, the existing clause is proposed to be amended as below:

"When the services of the pilot are requisitioned for Inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel, a notice of not less than 12 hours and in case of outward pilotage a notice of not less than 6 hours before the time the pilot is required to board the vessel shall be given. If the services of the pilot are requisitioned within less than 12 hours in case of inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel and 6 hours in case of outward pilotage, then the Agents have to pay late submission charges of pilotage requisition equivalent to cancellation charges."

- (iii). Regularisation of demurrage charges in case of stream loading.

- (a). Note 3, under 2.1 of Chapter-III of the existing SOR stipulates as follows:

"Free period for Exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/Port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading to the extent of quantity loaded".

The above clause has left scope for different interpretations, which has developed ambiguity. The port users have raised the issue regarding demurrage in respect of stream loading. After great deliberations it is found that the cargo loaded through stream has to be treated at par with the cargo loaded through berth as loading through stream is taking place mainly due to non-availability of berth.

To the extent of cargo loaded through stream, demurrage should cease to exist treating the stream at par with the berth for computation of demurrage.

- (b). The following amendment in the clause is, therefore, proposed:

"Free period for Exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/Port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel."

2.2. The proposal was approved by the Board of Trustees of the KPT vide resolution no. 92 dated 4 February 2003.

2.3. In this backdrop, the KPT has requested the Authority to accord approval to the proposed amendments to the conditionalities.

3. In accordance with the consultative procedure adopted, the KPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

4. A joint hearing in this case was held on 10 June 2003 at the KPT premises. At the joint hearing, the KPT and the concerned users have made their submissions.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned

parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available at our website www.tariffauthority.org.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the KPT is not for introducing any new rates or conditionalities which will have additional financial implication on the users. The proposal is mainly to remove the operational difficulties faced by the users and to liberalise the existing conditionalities governing the application of the rates. It is noteworthy that the proposal of the KPT is generally endorsed by all the users.
- (ii). The existing conditionality relating to allowing free period specifically mentions about shut out cargo. As has been mentioned by the KPT and also brought out by the Federation of Port Users and Customs House Agents' (FPUCHA) and Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA), there can be various other reasons for which cargo brought into the port area may have to be removed without shipment. The KPT has also pointed out that an arrangement of allowing free period of such back to town cargo was available in its pre-revised Scale of Rates. Insofar as extending free period of 15 days to all back to town cargo, this Authority does not have any reservations in approving the proposed liberalised conditionality. Nevertheless, the operational arrangement of allowing of cargo in the port area even without completion of all necessary shipment formalities is to be viewed with concern on two grounds. Firstly, the precious operational area is cluttered. Secondly, extra caution is to be exercised relating to cancellation of export documentation in order to avoid possible wrong declaration before the Customs and other export related agencies. With reference to the first point, the KPT has sought to explain that it has sufficient space in the operational area to allow storage of such cargo; and, for historic reasons, such facility is allowed to facilitate export. The second point really relates to the Customs. The proposed conditionality specifies that export cargo can be removed from the port premises with prior written permission of the Customs Department. That being so, this Authority is inclined to approve the proposed conditionality with an advice to the KPT that it should be extra vigilant in requiring and scrutinising the written permission of the Customs Department before allowing export cargo to be taken back from its premises.

The existing conditionality stipulates that wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. This sentence is not included in the proposed conditionality by the KPT. Since export cargo taken back do not reach the wharves of the KPT, the question of payment of wharfage by them does not arise. In order to avoid any confusion regarding requirement of such export cargo taken back paying wharfage, the existing provision specifying levy of wharfage charges only on the goods actually exported should be retained.

- (iii). The justification given by the KPT for reducing the notice period for requisitioning pilotage from 12 hours to 6 hours in case of outward pilotage is found to be reasonable and approved. The objection of the FPUCHA that vessel movements are decided even 24 hours in advance at berthing meetings does not appear to be relevant. As has been pointed out by the KPT, cancellation charge is a deterrent and to enforce discipline. If berthing arrangements are decided 24 hours in advance then vessels are also expected not to disrupt such planning by subsequently altering their schedule. While it is admitted that there can be various genuine reasons to change the pre-determined schedule, it is to be recognised that such changes will upset a port's vessel movement plan. Based on the experience gained in operating the proposed provision, the KPT is advised to consider reducing the notice period further at the time of the next general revision of its Scale of Rates.
- (iv). Amendment to the conditionality proposed in respect of demurrage on the cargo loaded through barge is mainly to treat the cargo loaded through berths at par with the cargo loaded through barges for subsequent mid stream operation. The KPT has sought to explain that mid stream operation mainly takes place due to non-availability of appropriate berth. Viewed from this perspective, the proposal of the KPT is found to be

reasonable and is approved. In order to avoid any confusion and varying interpretations, as agreed by the KPT and the users at the joint hearing, it is to be specifically mentioned in the amended provision that cargo loaded through barges to the vessel will have linkage to the same vessel in the same voyage.

- (v). The FPUCHA has raised certain issues relating to wharfage on liquid bulk cargo and bunkers. Since this proceeding is confined to the proposal of the KPT, the issues raised by the FPUCHA are not relevant here. The FPUCHA may however take up these issues with the KPT for suggesting suitable amendments, if necessary.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application mind, this Authority approves the following:

- (i). The existing Note (7) to Schedule of Wharfage charges prescribed under Chapter III of Cargo-related charges is substituted by the following provision:

"Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for Export, if removed for any reason, with the prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to Wharfage charges applicable for such cargo is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms."

Fifteen days free period will be allowed to the export cargoes stored on transit terms and removed from the Port area for any reasons."

- (ii). The words 'Shutout cargo' prescribed at Serial no. 4 of Section 2.1 relating to Free period under the Schedule of Demurrage charges in Chapter-III are deleted and substituted with 'Export cargo taken back for any reason'.
- (iii). The words 'Shutout cargo' prescribed in Note no. 5 of Section 2.1 relating to Free period under the Schedule of Demurrage charges in Chapter-III are deleted and substituted with 'Export cargo taken back for any reason'.
- (iv). Replace the existing Note 13 of Schedule of Pilotage Fee under Chapter II relating to vessel-related charges by the following Note:

"When the services of the pilot are requisitioned for Inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel, a notice of not less than 12 hours and in case of outward pilotage a notice of not less than 6 hours before the time the pilot is required to board the vessel shall be given. If the services of the pilot are requisitioned within less than 12 hours in case of inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel and 6 hours in case of outward pilotage, then the Agents have to pay late submission charges of pilotage requisition equivalent to cancellation charges."

- (v). Replace the existing Note no. 3 of Notes to Section 2.1 relating to Free period under the Schedule of Demurrage charges in Chapter-III as follows:

"Free period for Exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/Port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage."

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/03-Exty.]